

# Concejo de Bogotá

## PROYECTO DE ACUERDO NO. 40 DE 2014

04 de Junio de 2014

*"POR EL CUAL SE IMPLEMENTA UN SISTEMA TECNOLÓGICO DE SEGURIDAD EN VIDEO VIGILANCIA Y BOTONES DE PÁNICO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL Y COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO CAPITAL"*

Febrero de 2014

Proyecto de Acuerdo No. 040 de 2014

"Por el cual se implementa un sistema tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y Botones de pánico en el Servicio de Transporte Público Individual y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Capital"

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. OBJETO

Implementar un sistema tecnológico de seguridad en video vigilancia y Botones de pánico en el servicio de Transporte Público Individual y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Capital con el objeto de mejorar la seguridad de los pasajeros y conductores, reducir los índices de inseguridad y facilitar las acciones de las autoridades contra el delito.

#### 2. JUSTIFICACIÓN

La inseguridad en la ciudad es uno de los problemas mas sentidos por la población, que afecta las diversas actividades económicas, sociales, recreativas, educativas, etc. con diferente intensidad.

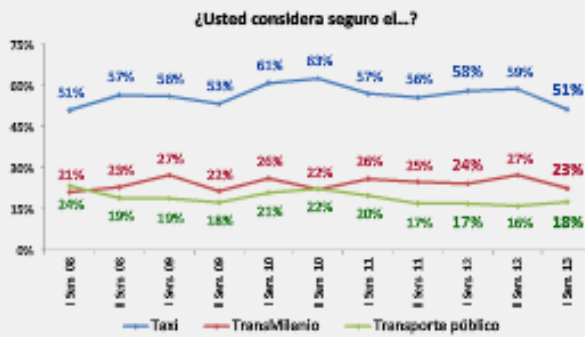
Pese a la reducción de los índices de homicidios en los últimos 2 años, hay delitos que se mantienen o incluso han aumentado. El robo de celulares, hurto de vehículos, atraco a residencias, lesiones personales, paseo millonario, son delitos que siguen pesando en la inseguridad de la ciudad.

Asimismo la violencia interpersonal registró un incremento del 4% entre el primer semestre del 2012 y el 2013.

En los vehículos de transporte, los conductores y ocupantes se encuentran expuestos a distintos riesgos ya que pueden ser objeto de homicidios, hurtos, daños, accidentes de tránsito, etc.

Según el Observatorio de Seguridad de Bogotá de la Cámara de Comercio, la percepción de seguridad en el I semestre del 2013 es la siguiente, donde se destaca que la percepción de seguridad en el transporte público solo es del 18 %, en el Transmilenio, el 23% y en los taxis, el 51%. Veamos:

## 20. Percepción de seguridad en el transporte público



**Base:** 8.605 encuestados.

- El taxi es la modalidad de transporte público considerada más segura por los encuestados; no obstante, su percepción positiva se reduce en 7 puntos.
- El TransMilenio es señalado seguro solo por el 23% de los encuestados y el taxi por el 18%. En el caso del taxi, indican que la posibilidad de solicitarlo directamente a la empresa, es la razón principal para percibirlo como un medio de transporte seguro. Quienes lo consideran inseguro, señalan la

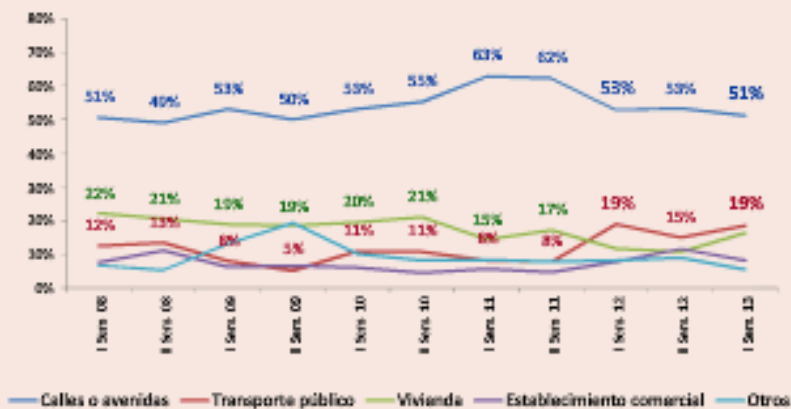
posibilidad de ser víctima de paseo millonario y de fleteo.

- Quienes consideran que el TransMilenio es seguro, señalan como razones más importantes la presencia de Policía y de vigilancia privada. Los demás argumentan que hay exceso de personas e indican que se presentan casos de robos y atracos.
- Para quienes el transporte público colectivo es seguro, indican que no han sido víctimas y que no se presentan acumulaciones de personas. Mientras que quienes señalan que es inseguro, dicen que hay delincuentes que se suben a este medio a robar.

Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá. Observatorio de Seguridad de Bogotá. Balance primer semestre de 2013. Noviembre de 2013. No. 45.

En cuanto al lugar del delito, los resultados muestran que la mitad de los delitos se cometen en las calles, le siguen los delitos registrados en el transporte público con el 19%, los cuales vienen en aumento desde el 2012. Y en la vivienda el 16% de los hechos.

## 6. ¿En qué lugar fue víctima del delito?



**Base:** 1.187 víctimas directas.

- La mitad de los delitos se cometieron en las calles. Le siguen los delitos registrados en el transporte público (19%), los cuales han venido en aumento desde 2012.
- En la vivienda ocurrió el 16% de los hechos.
- La mitad de las víctimas señaló que el delito ocurrió en el barrio donde vive. *Otros: cajero automático, paradero de transporte, parques, potreros y puentes peatonales.*

Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá. Observatorio de Seguridad de Bogotá. Balance primer semestre de

2013. Noviembre de 2013. No. 45.

Una de las conclusiones y recomendaciones de la Cámara de Comercio es la siguiente:

**El espacio y el transporte público siguen siendo los escenarios donde se registra la mayor victimización, los más altos niveles de percepción de inseguridad y de conflictividad en la ciudad. Por tanto, es preciso:**

- **Mejorar la calidad de la información a fin de comprender la magnitud de los hechos que ocurren en el sistema de transporte de la ciudad y proponer estrategias concretas y públicas que permitan mejorar las condiciones de seguridad.**

Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá. Observatorio de Seguridad de Bogotá. Balance primer semestre de 2013. Noviembre de 2013. No. 45.

#### Propuesta de sistema tecnológico

De acuerdo a las experiencias internacionales y las tecnologías disponibles que se vienen aplicando en varios países, se sugiere implementar en Bogotá el siguiente sistema tecnológico de seguridad para el Servicio de Transporte Público Individual y colectivo de pasajeros en el Distrito Capital.

Un sistema moderno de video vigilancia móvil que realice la grabación digital de videos, compuesto por cámaras que se instalan en los vehículos con captura de video en tiempo real en el mismo vehículo, y unos botones de pánico, uno para el conductor y otro para el usuario.

Estos equipos son de fácil y discreta instalación, ofrecen soluciones integrales para la visualización, monitoreo, grabación y gestión de imágenes HD, permitiendo incluso instalar sistemas de voz y sonido.

Se propone la instalación en cada vehículo de un Sistema de rastreo y ubicación inmediata del vehículo mediante tecnología GPS (Sistema de Posicionamiento Global).

En los Taxis, este sistema contaría con tres botones de pánico, uno para el usuario y otro para el conductor del taxi y el tercero en la cajuela del auto o para porte mediante control remoto tipo llavero. Igualmente se debe instalar un sistema de audio y cámaras que se activan con los botones de pánico.

En los Buses o articulados, este sistema contaría con los botones de pánico que se considere, unos para el usuario dispuestos a lo largo del vehículo y otro para el conductor para porte mediante control remoto tipo llavero. Al igual que los taxis se debe instalar un sistema de audio y cámaras -de acuerdo al tipo de vehículo-, que se opera con los botones de pánico.

Tanto el sistema de seguridad de los taxis como de los buses y articulados debe tener un sistema de contacto con el Centro Automático de Despacho (CAD) de la Policía Metropolitana de Bogotá, para que esta tome las medidas del caso de manera oportuna e inmediata para hacer frente a cualquier situación que ponga en peligro la integridad de los usuarios o del conductor del vehículo.

Este sistema de seguridad debe tener mecanismos de monitoreo, control y seguimiento de los vehículos, a través de las plataformas tecnológicas mas apropiadas y conectadas con la Policía metropolitana de Bogotá.

Esta propuesta de sistema tecnológico, basada en las tecnologías disponibles en el mercado y en aplicación en algunos países, es una guía para la implementación en Bogotá, pero la administración debe evaluar la tecnología más adecuada que permita poner en marcha este sistema de seguridad en taxis y buses o articulados a través de cámaras y botones de pánico.

#### Beneficios del sistema tecnológico de seguridad.

La instalación de cámaras de video vigilancia en los vehículos de servicio público e individual y botones de pánico contribuye a que los usuarios, operarios y equipos (vehículos) estén en un entorno fuera de peligro, tanto en el interior como en el exterior del vehículo, así como también en los trayectos que cumple el mismo.

Los sistemas de video vigilancia se convierten en un elemento de alta disuasión para los delincuentes que están pensando cometer algún ilícito en dicho entorno.

Hay interés en las empresas de transporte, los usuarios y las autoridades en mejorar la seguridad en el transporte individual y público, de tal manera que los usuarios sean transportados con seguridad y sin

incidentes.

Las cámaras de video son cada vez más comunes en los lugares de trabajo, espacios públicos y áreas donde la gente tiende a congregarse, y su utilización ha permitido captar escenas que registran los delitos o los movimientos de los delincuentes, pruebas que han servido para investigar delitos y dar con los delincuentes.

Las cámaras de video son cada vez más comunes en los vehículos de transporte público en varios países del mundo, ya que con ellas se pueden supervisar las acciones de los pasajeros y el conductor. Cuando se produce un accidente o alguna maniobra fuerte, las imágenes de las cámaras de vídeo se pueden utilizar para confirmar testimonios acerca de lo ocurrido.

La Instalación de cámaras de vigilancia en los vehículos de servicio público permite hacer seguimiento al comportamiento de los pasajeros y las grabaciones pueden ser utilizadas para apoyar o desmentir cualquier testimonio en caso de un incidente dentro o fuera del vehículo.

Las Cámaras también pueden ser utilizadas como una forma de ayudar a mantener a los usuarios y conductores seguros mediante el seguimiento y ubicación exacta del vehículo a medida que viaja a lo largo de su ruta asignada. Las desviaciones se pueden detectar con rapidez e informar a los centros de control y a las autoridades.

Las cámaras constituyen un mecanismo efectivo de disuasión del delito. La presencia de cámaras intimida a los delincuentes y vándalos. Su utilidad no reside sólo en la prevención, sino también en la ayuda a la investigación de delitos y facilita una mejor respuesta por parte de la Policía, aportando datos exactos del momento en que ocurre el suceso.

El uso de esta tecnología puede evitar agresiones e intimidaciones a los ocupantes del vehículo, mejora la convivencia fomentando el respeto por los móviles tanto por el operario y los usuarios, aporta pruebas en caso de ser necesarias en accidentes reduciendo primas de seguro y pagos por responsabilidad civil y daños a terceros y contribuye al cumplimiento de la Norma de Calidad ISO 9001 que exige la certificación de los procesos de aseguramiento en la calidad del servicio.

#### Experiencias a nivel internacional

A nivel global, una preocupación actual, es la seguridad en los medios de transporte masivo e individual, ya que este tipo de medios esta siempre expuesto a diferentes riesgos de seguridad tanto para el operario como para los ocupantes de los vehículos.

Ante esta situación en varios países del mundo se han desarrollado y aplicado diversas tecnologías tendientes a garantizar la seguridad de las personas. Ciudades como Shanghai, Ningbo en la China, Moscú, Madrid y Londres son pioneras en los procesos de Monitoreo y Video Vigilancia en sus sistemas de transporte público. También hay experiencias exitosas en Canadá y Australia.

En Suramérica, ciudades Como Rio de Janeiro y Buenos Aires han implementado este tipo de seguridad en algunos de sus medios de transporte; pero tal vez uno de los ejemplos más cercanos a nuestro país y de mayor cobertura (a nivel nacional) ha sido el proyecto TRANSPORTE SEGURO DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO en la República del ECUADOR que cubre con seguimiento de GPS Y Video Vigilancia Móvil los Taxis y Buses a nivel nacional.

Con el objeto de ilustrar esta experiencia exitosa del Ecuador, que nos sirve como punto de referencia para la implementación de medidas similares en Bogotá, se transcribe los principales aspectos de este sistema tecnológico, cuya fuente de la información es la pagina web de la Agencia Nacional de Transito del Ecuador.

El sistema tecnológico que prevé mejorar la seguridad ciudadana a través de la instalación de los dispositivos en 55. 000 unidades de transporte público y comercial a escala nacional: 17. 000 buses y 38.000 taxis convencionales. Con una inversión de U\$94 Millones de Dólares.

El proyecto tiene dos componentes principales:

1. Los kits de seguridad que son equipos que se instalarán en los vehículos de transporte público y comercial modalidad taxi convencional.
2. La plataforma tecnológica que permite monitorear los vehículos y las emergencias que se susciten.

Kit de seguridad



El kit de seguridad es un conjunto de dispositivos tecnológicos que permite rastrear y realizar acciones de alarma.

El Kit de Seguridad para Taxis esta integrado por:

- \*1 Grabador digital de video móvil
- \*1 GPS
- \*2 Cámaras de video infrarroja con video
- \*1 UPS
- \*3 Botones de auxilio

El Kit de Seguridad para Buses esta integrado por:

- \*1 Grabador digital de video móvil
- \*1 GPS
- \*2 Cámaras de video Infrarroja con video
- \*1 UPS
- \*3 Botones de auxilio

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. [http://www.ant.gob.ec/index.php/transporte-seguro/estadisticas-](http://www.ant.gob.ec/index.php/transporte-seguro/estadisticas)

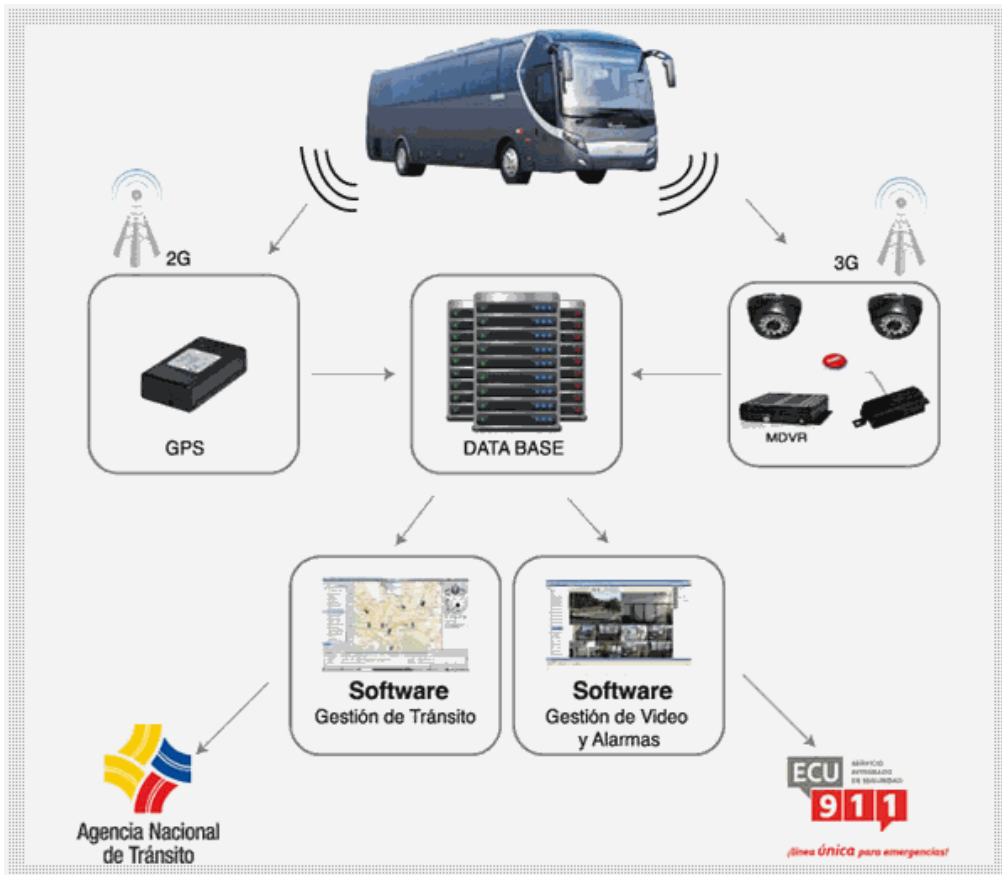
El transporte seguro funciona de la siguiente manera:

Para tránsito:

El GPS instalado transmitirá información sobre la ubicación geo referenciada y la velocidad del vehículo mientras éste se encuentre encendido.

Para Seguridad Ciudadana:

Los equipos instalados grabarán audio y video de lo que suceda dentro del vehículo mientras éste se encuentre encendido. En el caso de que un usuario presione un botón de auxilio, este video y audio, además de la ubicación exacta del vehículo, se enviará al Ecu911, en tiempo real. El Ecu911, por su parte, enviará la respuesta de emergencia que corresponda.



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito: <http://www.ant.gob.ec/index.php/transporte-seguro>

### Sistema de video vigilancia en China

"El proyecto de video vigilancia móvil de los Autobuses Urbanos de Ningbo, es una de las instalaciones de transporte más grandes en China. Cubre más de 3,600 autobuses pertenecientes a 14 empresas de transporte en la ciudad de Ningbo.

El departamento de transporte de Ningbo enfrentaba muchos de los problemas de seguridad más comunes en los autobuses. Ellos buscan proteger sus bienes y garantizar la seguridad de los conductores y pasajeros por lo cual, un sistema de seguridad es necesario para presentar pruebas en el caso de robo o daños, lo que contribuye a resolver los posibles conflictos entre los pasajeros y el personal, entre otros.

El sistema de vigilancia debe soportar una alta calidad de reproducción de video y almacenar datos de video de cuando menos 2 semanas posteriores, además debe utilizarse tecnología Anti-shock para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de vigilancia móvil mientras los autobuses se encuentren en movimiento. Para esto Hikvision ha creado una solución móvil de alta calidad que consiste en la DVR móvil DS-8004HMF-B, el sistema de respaldo móvil DS-1002HM-S y el domo DS-2CC512P para cumplir los requisitos del cliente." (Fuente: [http://www.hikvision.com/es/SuccessStory\\_list\\_more.asp?id=190](http://www.hikvision.com/es/SuccessStory_list_more.asp?id=190))

### 3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Constitución Política

ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Ley 105 de 1993

Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

...

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del

transporte y de las actividades a él vinculadas.

C.

d.

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.  
Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

#### I. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Ley 336 de 1996

Artículo 2º-La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Artículo 3º- Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

...

Artículo 5º-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Ley 769 de 2002

#### ARTÍCULO 1º. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.

Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Acuerdo 489 de 2012. Plan de desarrollo Bogotá Humana

Artículo 40. Programa fortalecimiento de la seguridad ciudadana

Este programa vincula los proyectos considerados estratégicos para la seguridad ciudadana, en coordinación interinstitucional con operadores de justicia y de seguridad, la nación, la región, el departamento y las localidades. Las principales acciones a desarrollar están orientadas a dotar e implementar nuevos equipamientos y medios de seguridad, defensa y justicia y sostenibilidad, y hacer mantenimiento a los existentes; proveer medios de transporte, tecnologías de la información y logística; producir información y conocimiento en relación a la situación de la seguridad y convivencia en la ciudad; consolidar el sistema único para emergencias y seguridad –NUSE-123–; y, actualizar el plan maestro de equipamientos de seguridad, defensa y justicia, en la perspectiva de darle coherencia a través de la creación de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Los proyectos prioritarios de este programa son:

1. Creación y gestión de la Secretaría de Seguridad Ciudadana. El propósito de este proyecto es poner en funcionamiento una entidad distrital del nivel central que se encargue de los asuntos de generación y coordinación de la política para la promoción y la restitución de la seguridad ciudadana. En concordancia con ello, en el Acuerdo correspondiente se determinará la conformación del sector seguridad en el distrito. En

concordancia con ello, en el Acuerdo correspondiente se determinará la conformación del sector seguridad en el distrito. Se espera, así, generar decisiones normativas, administrativas y operativas para la preservación de la seguridad y el combate y disuasión del crimen y el delito, y en consecuencia su disminución.

2. Mejoramiento de las condiciones de operación para la seguridad y la convivencia en la ciudad. Mediante este proyecto se desarrollarán e implementarán nuevos equipamientos para la seguridad, defensa y justicia, al igual que se proveerá mantenimiento a los bienes y servicios ya existentes, principalmente para favorecer la estrategia del plan cuadrantes. De manera adicional, se incrementará la capacidad de movilidad destinada a la seguridad ciudadana; se modernizará e integrará la plataforma tecnológica del sistema integrado de seguridad y emergencias; se implementarán programas logísticos y operativos para la seguridad ciudadana; y se capacitará y formará a la fuerza pública y a los operadores de justicia, con el fin de mejorar sus competencias.

3. Fortalecimiento del sistema integrado de seguridad y emergencias - NUSE 123. A través de este proyecto se actualizará la plataforma tecnológica y operativa del NUSE para ofrecer una respuesta eficiente y rápida de las entidades que se encuentran adscritas en el sistema para la prevención, atención y despacho de recursos, lo que permitirá brindar una adecuada respuesta en situaciones de urgencias, emergencias y desastres; así como en eventos que involucren situaciones alrededor del tema de seguridad que ocurran en el distrito.

4. Articulación de la política de seguridad distrital con la nacional. Los programas de seguridad de la ciudad se articularán con el Plan Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana y el Plan Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes (PNVCC).

#### 4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

Decreto Ley 1421 de 1993

ARTICULO 12. ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

....

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

SENTENCIA C-568/03

"Los artículos 298, 300-1 y 2, 311 y 313-1 de la Constitución así mismo confieren en esta materia determinadas competencias a las corporaciones públicas de elección popular de los ámbitos departamental y municipal.

En efecto, tales disposiciones señalan que corresponde a las asambleas departamentales, por medio de ordenanzas, y a los concejos municipales, "reglamentar... la eficiente prestación de los servicios" que la ley adscriba a la correspondiente entidad territorial.

Ahora bien, no debe perderse de vista, como ya lo ha precisado la Corte de manera reiterada, que por disposición de la propia Constitución la función que la Carta confiere en los artículos 300-1 y 298 a las asambleas departamentales y en los artículos 311 y 313-1 a los concejos municipales para "reglamentar... la prestación de los servicios" que la ley confíe a la respectiva entidad territorial debe entenderse circunscrita a lo que el Legislador determine.

En efecto, sobre este aspecto deben reiterarse los siguientes parámetros establecidos por la Constitución:

i) La autonomía de que gozan las entidades territoriales para la gestión de sus intereses se enmarca dentro de los contornos que a ella fijan la Constitución y la ley.(artículo 287).

ii) Conforme lo dispone el artículo 288 ibídem, corresponde a la ley establecer los términos en los que, de acuerdo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, los distintos niveles territoriales ejercerán las competencias que les son atribuidas por la Constitución.

Una interpretación teleológica y sistemática de los anteriores principios constitucionales conduce a la Corte a afirmar que en materia de servicios públicos el Constituyente instituyó una competencia concurrente de regulación normativa en cabeza de los niveles central, regional y local, que puede caracterizarse así:

a) A la ley le compete establecer por vía general el régimen jurídico de los servicios públicos, esto es, las pautas y principios, así como los aspectos estructurales de los mismos (Arts. 150-23 y 365 C.P.)

b) Es propio de los departamentos y municipios desarrollar por la vía del reglamento la preceptiva legal y adecuarla a las particulares peculiaridades propias de su ámbito territorial. En otros términos, corresponde a las autoridades de esos niveles expedir normas reglamentarias para dar concreción y especificidad a la ley de modo que con sujeción a la misma, dispongan lo conducente a la adecuada y eficiente prestación de los servicios públicos según sean las características de las necesidades locales<sup>24</sup>.

Ahora bien, los criterios de distribución de competencias entre los distintos niveles territoriales en materia de servicios públicos y el carácter concurrente de los mismos son integralmente aplicables al servicio público de transporte, a que alude específicamente el numeral 2o. del artículo 300, conforme al cual a las Asambleas Departamentales por medio de ordenanzas corresponde: "2o. Expedir disposiciones relacionadas con... el transporte (...)".



"4.2.2. La prohibición de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre por parte de las autoridades locales es una consecuencia básica de la distribución de competencias normativas entre el Congreso y las autoridades administrativas de las entidades territoriales.

Al respecto la Corte señala que como se desprende de las consideraciones efectuadas en los apartes preliminares de esta sentencia en relación con el alcance de la autonomía territorial y el ejercicio de competencias normativas por las autoridades de las entidades territoriales, la circunstancia de que el Legislador prohíba la adición o modificación de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito en nada desconoce las competencias reconocidas por la Constitución a dichas autoridades administrativas.

Como allí se señaló se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía normativa."

Como se puede observar en los numerales 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en la sentencia C- 568 de 2003, el concejo si tiene la facultad para dictar normas de transporte, dentro de las disposiciones de orden superior, como es el Código nacional de Transito.

## 5. IMPACTO FISCAL

Se sugieren varios escenarios de fuentes de financiación de los equipos del sistema tecnológico de seguridad con el fin de que la administración los evalúe.

a) Si los costos de los equipos y el mantenimiento de este sistema tecnológico están a cargo de los propietarios de los taxis, no habría ningún impacto fiscal, pero es necesario concertar con los taxistas y sus organizaciones la viabilidad de esta propuesta.

Se podría evaluar la posibilidad de que se autorice de manera temporal un sobrecargo sobre el valor de la carrera a los taxis, para cubrir los costos de los equipos. También se podría evaluar la posibilidad de colocar pantallas en los taxis para que las empresas coloquen publicidad. Las empresas proveedoras de la publicidad pagarían por este servicio. Con estos recursos se podría financiar los equipos. Estas 2 propuestas (sobrecargo y pantallas de publicidad) fueron expuestas en los comentarios de la Secretaría de Gobierno sobre el Proyecto de acuerdo No. 149 de 2011, "Por el cual se promueve la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual de pasajeros en el distrito capital"

b) Si se implementa el sistema tecnológico en los buses del SITP y de Transmilenio, se podría negociar con los operadores para que asuman dichos costos. Se podría destinar los recursos de la publicidad ubicada en los articulados para financiar los equipos del sistema tecnológico.

c) Otro escenario es que el distrito asuma en su totalidad los costos de los equipos del sistema tecnológico y que los taxistas y operadores del SITP y de TM asuman los costos de mantenimiento; o que el distrito asuma una parte de los costos y la otra parte la asuman los taxistas y operadores del SITP y de TM.

Una experiencia de financiación estatal de este tipo de sistemas tecnológicos es Ecuador, donde el Estado financió el total de los costos a nivel nacional, con una inversión cercana a los 94 millones de dólares, como se describe mas arriba.

Se sugiere la implementación gradual de este sistema tecnológico, dados los costos del mismo.

En cuanto a los posibles costos de los equipos, los estimativos aproximados son de 3.500.000 para los buses (con 4 tomas) y de \$ 3.000.000 ( con dos tomas ) para los taxis, costos que se pueden reducir en la medida en que aumentan las unidades a adquirir, como se muestra en el siguiente cuadro:

Valores de la solución aproximadamente en taxis 2 tomas , y en buses 4 tomas

<i>Vision de 4 Tomas</i>	Cantidad	PRECIO SOLUCION	PRECIO 11 A 50 UNDS	PRECIO 51 A 100 UNDS	PRECIO 101 A 200 UNDS
<b>OPCION 1</b>					
DVR 410K 120mps	1				
Cámara MR-90	4				
Disco Duro 500G	1				
<b>PRECIO SIN IVA</b>		USD 1.777	USD 1.723	USD 1.670	USD 1.617
<b>OPCION 2</b>					
DVR 410K 120mps	1				
Cámara MR-90	2				
Disco Duro 500G	1				
<b>PRECIO SIN IVA</b>		USD 1.516	USD 1.470	USD 1.425	USD 1.379

Fuente: Ks Electronics Colombia

## 6. ANTECEDENTES

En los años 2008, 2009, 2010 y 2011, la Bancada del Partido Cambio Radical presentó un proyecto de acuerdo cuyo objeto era la promoción de la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual de pasajeros en el distrito capital.

En el presente proyecto de acuerdo se plantea implementar un sistema de seguridad compuesto por un sistema de localización inmediata y rastreo del vehículo, botones de pánico para usuario y conductor; y un sistema de audio y cámaras, no solo para los taxis sino para todo el sistema de transporte colectivo de pasajeros, es decir el SITP y Transmilenio. Igualmente se proponen unos escenarios de financiación con el fin de hacer viable la propuesta.

En esta ocasión se presenta conjuntamente el presente proyecto de acuerdo por el Polo Democrático Alternativo y Cambio Radical, recogiendo elementos de los anteriores proyectos de acuerdo, que fueron archivados.

Cordialmente;

**ORLANDO SANTIESTEBAN MILLAN**  
Concejal de Bogotá

**ALVARO ARGOTE MUÑOZ**  
Concejal de Bogotá

**CELIO NIEVES HERRERA**  
Concejal de Bogotá

**VENUS ALBEIRO SILVA GOMEZ**  
Concejal de Bogotá

**DARIO FERNANDO CEPEDA PEÑA**  
Concejal de Bogotá

**FERNANDO LOPEZ GUTIERREZ**  
Concejal de Bogotá

**CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS**  
Concejal de Bogotá

**JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA**  
Concejal de Bogotá

**ROBERTO HINESTROZA REY**  
Concejal de Bogotá

**JORGE LOZADA VALDERRAMA**  
Concejal de Bogotá

**JOSE ARTHUR BERNAL AMOROCHO**  
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2014

"Por el cual se implementa un sistema tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y Botones de pánico en el Servicio de Transporte Público Individual y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Capital"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial de las conferidas en el artículo 12, numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. Objeto. La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Movilidad y de la Empresa Transmilenio, tomará las medidas necesarias con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y botones de pánico en el servicio de Transporte Público Individual y colectivo de Pasajeros en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. Sistema Tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y Botones de pánico. El sistema Tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y Botones de pánico deberá contar con los siguientes componentes básicos: un sistema de localización inmediata y rastreo del vehículo, botones de pánico para usuario y conductor; y un sistema de audio y cámaras.

ARTÍCULO 3. Financiación. La Secretaría de Movilidad y Transmilenio evaluarán escenarios de financiación de los equipos necesarios para desarrollar el sistema tecnológico de seguridad, tales como financiación total o parcial por el distrito capital, financiación privada, financiación con recursos de publicidad en taxis y vehículos del SITP y de Transmilenio.

Para tal efecto, la administración distrital iniciará las conversaciones, negociaciones y concertaciones necesarias con las organizaciones de los propietarios de los vehículos de transporte público individual de pasajeros y empresas operadoras del SITP y de Transmilenio, a fin de acordar en forma concertada las fuentes de financiación de los equipos del sistema tecnológico de seguridad y del mantenimiento preventivo y correctivo.

ARTÍCULO 4. Desarrollo gradual. La implementación del sistema tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y botones de pánico Seguridad se hará de manera gradual en un plazo máximo de tres años a partir de la vigencia del presente acuerdo.

ARTÍCULO 5. Promoción. La Administración Distrital diseñará una estrategia publicitaria para dar a conocer los beneficios del sistema tecnológico de seguridad de que trata el presente acuerdo y sobre los protocolos de uso.

ARTÍCULO 6. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.